



MINISTEREN

Dato 24. maj 2006  
J nr. 004-000441

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har den 27. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 332 (alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 332:**

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 24. marts 2006 fra Solrød Strands Grundejerforening vedr. øget kapacitet på strækningen mellem København og Ringsted, jf. TRU alm. del – bilag 317.”

**Svar:**

Jeg vil starte med at anerkende det engagement, som Solrød Strands Grundejerforening har lagt i deres marts nummer af ”Strandsiden”, som handler om udvidelse af jernbanen mellem København og Ringsted.

Strandsiden berører mange forskellige temaer. Jeg har allerede i en række svar på en række spørgsmål fra Trafikudvalget været inde på de fleste af dem og vil derfor nøjes med at kommentere nogle udvalgte punkter.

Hovedkonklusionen i henvendelsen er, at man har svært ved at se argumenterne for en nybygningsløsning, og Strandsiden peger i stedet på et 5. spor kombineret med udvidelse af Køge Bugt S-banen.

Solrød Strand Grundejerforening finder i deres følgebrev, at Strategianalysen ikke er skrevet i et let tilgængeligt sprog. Her kan jeg dog henvise til den korte udgave af undersøgelsen, som er beregnet på, at man hurtigt kan sætte sig ind i de væsentligste temaer. ”Strategianalysen kort fortalt ” kan downloades eller bestilles i papirudgave hos Trafikstyrelsen.

*Historien*

Strandsiden finder det vanskeligt at forstå forløbet frem til i dag, og hvorfor der igen tales om nybygningsløsningen. Jeg vil derfor kort skitsere, hvad der er gennemført af undersøgelser, og hvilke beslutninger, der er truffet i forhold til nybygningsløsningen.



I 1997 vedtog Folketinget lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København - Ringsted. Med baggrund heri blev der fra 1997 til 1999 gennemført omfattende undersøgelser af anlæg, der kunne udvide kapaciteten. Der blev arbejdet med tre forskellige hovedforslag for en udbygning af jernbanekapaciteten på strækningen København – Ringsted, som også omfattede et antal varianter:

- *Udbygningsløsningen*, som bestod i en udvidelse af banekapaciteten langs Vestbanen over Roskilde med to nye hovedspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup og mellem Roskilde og Ringsted.
- *Nybygningsløsningen*, som indebar anlæg af en helt ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge.
- *Kombinationsløsningen*, som ved en kombination af de to andre løsningsmuligheder bestod i anlæg af to nye hovedspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, og herfra en ny bane over Hedelandet og Køge til Ringsted.

I marts 1999 blev der truffet beslutning om at arbejde videre med udbygningsløsningen i form af en VVM undersøgelse og dermed at stille arbejdet med de to sidste løsningsforslag i bero. På grund af stor lokal modstand mod at udbygge strækningen mellem København og Høje Taastrup, blev undersøgelserne imidlertid også suppleret med en ny variant, der svarede til en nybygningsløsning mellem København og Høje Taastrup. På grund af politisk uenighed og efterfølgende mangel på bevillinger i den femårige politiske aftale fra november 1999, løb sagen ind i et dødvande.

I januar 2001 blev der indgået en aftale om de kommende års investeringer på trafikområdet. Det blev besluttet at opretholde mulighederne for at anlægge et eventuelt 5. hovedspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup og for et eventuelt nyt baneanlæg mellem København H og Ringsted over Køge svarende til hovedforslaget for nybygningsløsningen. Folketinget konfirmerede den politiske aftale fra januar 2001 ved vedtagelse af lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Som en udløber af samme aftale blev der igangsat en projektering med VVM for S-tog til Roskilde, som umiddelbart før anlægsloven dog blev opgivet igen, da der blev rejst tvivl om mulighederne for den tekniske tilpasning af de S-tog som var under levering.

I november 2003 blev det besluttet at igangsætte en projektering af mulighederne for på kortere sigt at fjerne de kapacitetsmæssigt mest betydende flaskehalse mellem København og Ringsted inden for en ramme på 800 mio. kr., det såkaldte KØR-projekt. Parallelt hermed blev det besluttet at igangsætte en "Strategianalyse" med det formål at fastlægge det langsigtede mål mht. kapacitetsudvidelse København-Ringsted, som resulterede i Trafikstyrelsen rapport fra oktober 2005.



For at opnå størst nytte af investeringerne, blev det i november 2005 besluttet at se de kort- og langsigtede tiltag i én fælles strategi for udbygning af banekapacitet, og inden 1. juli 2006 at tage stilling til det næste skridt.

Side 3/7

Løsningsrummet er hermed i praksis indsnævret til et valg mellem at undersøge to alternativer, nemlig 5. spor mellem København og Høje Taastrup samt en ny bane mellem København og Ringsted via Køge.

### *Kapacitet*

Strandsiden stiller spørgsmålstegn ved nytten af den store kapacitet i nybygningsløsningen, da hele kapaciteten ikke anvendes til at køre flere tog. Som jeg har nævnt i tidligere besvarelser kan udvidet kapacitet anvendes til såvel at køre flere tog, som til at forbedre deres rettidighed og køreplanernes sammensætning.

Det anføres imidlertid også, at ønsket om den store kapacitetsgevinst knytter sig til godstrafikken i langt større grad end til persontrafikken. Det kan jeg afvise, da der forudsættes afsat den samme kapacitet til godstrafikken mellem København og Ringsted i 5. spor- og Nybygningsløsningen.

Jeg er selvsagt heller ikke parat til at afskrive godstransport på bane, som et vigtigt fremtidigt transporttilbud. Jeg ser tilvejebringelse af ekstra kapacitet til godstrafik, som en nødvendig forudsætning for at forbedre konkurrencesituationen for godstransport på bane og dermed for at styrke banegodstransportens mulighed for at aflaste vejnettet.

### *Løsningsmulighedernes fysik*

Det er klart, at jernbaneanlæg i den størrelse, som der er undersøgt i Strategianalysen, ikke kan gennemføres uden visse gener for lokalområder langs banen. Uanset hvilket alternativ, der vælges til det videre arbejde, vil en kommende VVM undersøgelse netop sætte fokus på genevirkningerne og pege på løsninger, som vil give en fornuftig reduktion af generne i forhold til prisen. Strategianalysen har da også angivet en række forslag hertil, de såkaldte niveau 2 tilkøbsmuligheder.

Jeg skal i det følgende tage udgangspunkt i Strandsidens gennemgang side 8-11, hvor der er foretaget en kritisk gennemgang af nybygningen.

Der argumenteres for tunnelanlæg gennem Hvidovre for at beskytte borgerne mod jernbaneanlægget. Strandsiden glemmer tilsyneladende, at der også forløber en motorvej gennem det mest problematiske område midt i Hvidovre, og at en tunnelering af jernbanen her stadig vil efterlade motorvejen som et støj- og barrieremæssigt problem. Skal der foretages en miljøsikring ud over niveau 1, er jeg derfor af den opfattelse, at en overdækning af såvel jernbane



som motorvej er en bedre lokal løsning og endda meget billigere end forslaget fra 1998. Hvidovre kommune har da også tilkendegivet dette.

Side 4/7

Jeg er enig med Strandsiden i, at der skal findes en fornuftig løsning på jernbanens forløb gennem den grønne kile i Brøndby-Vallensbæk området, men er ikke enig i den meget pessimistiske tone, der er anlagt. Den viste linieføring på kortet øverst side 9 er det værst tænkelige alternativ (og vist endda en smule for pessimistisk tegnet). Der er trods alt ikke tale om en jernbane, som forløber tværs gennem den grønne kile, men et anlæg, som forløber langs motorvejen. I strategianalysen er der også anvist et løsningsforslag, som gør det muligt at anlægge jernbanen tæt på motorvejen for en skønnet merpris på 100 mio kr. Hermed vil generne for den grønne kile blive formindsket.

Det samme kan jeg svare til problemområde 3, linieføringen mellem Ishøj og Greve. Det er ikke ualmindeligt, at industriområder og jernbane eller vejinfrastruktur ligger tæt på hinanden. Jeg er ikke enig med henvendelsen i, at det er et stort problem. Det formodes at der i problemområde 3 henvises til Bjælkevungen, hvor der er vedtaget lokalplan 14.27 vedrørende senioregnede boliger og erhverv. I denne lokalplan er der reserveret areal til jernbanen i henhold til arealreservationen til 1998 løsningen, men den præcise placering af jernbanen vil også her afvente en eventuel VVM-undersøgelse.

Jernbaneanlægget vil uundgåeligt berøre naturområder. Men her kan der dog henvises til, at der i forvejen – lige ved siden af baneprojektets linieføring – forløber nogle langt større konstruktioner og dæmninger fra motorvejsanlægget. Jernbaneanlægget vil naturligvis blive søgt indpasset bedst muligt, så den samlede genevirkning ikke opleves voldsomt forøget. Allerede på niveau 1 i beskrivelserne er dette medtaget.

Der er ikke noget at sige til at Strandsiden alene beskæftiger sig med nybygningsalternativet, fordi det er det eneste, som berører lokalområdet. Jeg er dog nødt til at påpege, at der også er væsentlige miljømæssige konsekvenser ved at udbygge den bestående jernbane. Strategianalysen fremhæver støjproblematikken som den væsentligste, men også visuelle gener fra nyt broanlæg vest for Høje Taastrup og generne med tung trafik gennem boligområderne og støjen i anlægsfasen er væsentlige problemområder.

#### *Udbygning af S-banen langs Køge Bugt.*

En udbygning af S-banen langs Køge bugt ville ikke være ukompliceret, fordi banen de fleste steder forløber gennem tæt bebyggelse, typisk villabebyggelse, hvorved udbygningen vil medføre betydelige gener for de umiddelbare naboer til baner. Væsentligst er selvfølgelig ekspropriationerne samt det, at jernbanen kommer ca 5 meter tættere på de boliger, som bevares.



Kapaciteten på den centrale del af S-togsnettet, København H – Svanemøllen, er begrænset til 10 linier pr. 20 minutter. Disse er i dag alle i anvendelse i morgenmyldretiden, og af disse kører 4 linier på Køge Bugt banen.

En trafikudvidelse ud over 4 linier på Køge Bugt banen vil støde mod kapacitetsproblemet på København H – Svanemøllen. Hvis der ikke her forinden eller samtidig er sket en kapacitetsudvidelse, vil hurtige tog på Køge Bugt banen kun kunne indsættes på bekostning af det 10 minutters system som DSB S-tog ønsker indført i 2007, og derfor med negative konsekvenser for mellemstationerne.

*Er transportministeren kørt af sporet?*

Jeg mener, at citaterne fra mit svar til byrådene i Solrød, Greve og Vallensbæk Kommuner er taget ud af en større helhed, og der i den forbindelse er behov for at uddybe, hvad jeg i egentlig svarede.

Jeg har jf. svaret på spørgsmål 133 fra Trafikudvalget oplyst, at nybygnings-, udbygnings og 5. sporsløsningen hver især vil tiltrække 11.700, 8.700 og 4.000 ekstra rejser pr. dag. Disse oplysninger stemmer overens med Strategianalysen. Bemærk at det tal, som er gengivet i Strandsiden for Nybygningsløsningen (11.300) er forkert. Oplysningerne om de nye rejser er dog ikke præsenteret direkte i hovedrapporten, men i et baggrundsnotat ”Trafikale forudsætninger”. De figurer som er vist i Strategianalysens hovedrapport viser ændringer i passagertal pr. hverdag på nogle udvalgte delstrækninger i 2015. Den totale stigning i antallet af togrejser kan ikke udledes af disse oplysninger.

Prognosen afspejler de forventede antal rejser i 2015. Erfaringer fra tidligere større infrastrukturprojekter viser dog, at det tager nogen tid før de fulde effekter af en forbedret infrastruktur opnås, hvilket trafikmodellen ikke tager højde for. Derfor er der i den samfundsøkonomiske analyse regnet med en indsvingsperiode, så de fulde trafikale effekter først indregnes fra 2018.

Omkring jernbanens kapacitet vil jeg gentage, at den kan bruges til afvikle flere tog, forbedre rettidigheden og forbedre køreplanerne. Alle tre ting er afgørende for at forbedre togets konkurrenceevne og derved give passagererne et bedre alternativ til bilen. Det er således ikke nok udelukkende at fokusere på, at kapaciteten kan anvendes til at afvikle flere tog.

Så er det også korrekt, at nybygningsløsningen er fremtidssikret således, at der vil være kapacitet til stede, der kan nyttiggøre en eventuel udvidelse af Københavns Hovedbanegård.

Det er korrekt at den nye bane vil aflaste den eksisterende bane ved at de lade de fleste gods- og fjernbanetog trafikere denne, men den vil også anvendes til videreførelse af Lille Syd fra Haslevområdet ind til København med stop i Køge Nord og Ny Ellebjerg, samt intercitytog til Odense ligeledes med stop i Køge



Nord og Ny Ellebjerg. På Køge Nord vil der blive omstigningsmulighed til S-tog, så alle S-togsstationer på Køge Bugt S-banen kan nås. Således anvendes den nye bane til såvel lokal som gennemkørende trafik og vil derved også være til glæde for borgerne langs Køge Bugt.

Målt i antal linier er der med de anvendte køreplanseksempler anvendt/forudsat samme antal linier vest for Ringsted i nybygningsløsningen og 5. sporet. Kvaliteten i betjeningen i Nybygningsløsningen vil dog være bedre i form af kortere rejsetid og bedre fordeling af afgangstidspunktet, grundet den øgede kapacitet og de flere linier øst for Ringsted.

Det er heller ikke korrekt, at jeg ”røber”, at nybygningsløsningen allerede er besluttet. Det er netop det, der skal forhandles om frem til 1. juli. Jeg forklarer videre, at den foreslåede linieføring kun er vejledende, og der inden vedtagelse af en anlægslov vil skulle gennemføres en VVM-analyse, et forhold som også gør sig gældende for 5. sporet.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen